



## GARE : 40 millions d'argent public mais pour quelle offre de transport ?

Malgré le choix assumé d'une artificialisation non indispensable avec la bétonisation du sud de la gare et l'abattage de nombreux arbres et de haies, précieux réservoirs de biodiversité, les écologistes se réjouissent de la livraison de ce bel outil permettant, à l'exemple d'autres villes, la mise en accessibilité complète du pôle gare, au Nord comme au Sud.

**Cependant, les choix politiques à l'égard du ferroviaire suscitent de vives inquiétudes et interrogent sur l'avenir de la gare de La Rochelle où le service public du train, plus qu'ailleurs, est menacé :**

. Par des investissements privilégiés sur LGV Tours-Bordeaux (9 milliards d'euros) et maintenant les LGV vers Dax et Toulouse (14,3 milliards) ; alors que la ligne Nantes-Bordeaux, classée enfin comme structurante, est menacée de fermeture au sud de Saintes (voies dégradées) et n'est toujours pas électrifiée entre Ambarès (Nord Bordeaux) et La Roche s/Yon.

. Par la mise en concurrence des TER annoncée par la région Nouvelle Aquitaine, en octobre dernier, qui remet en question l'offre de transport, à l'instar de la ligne intercity Nantes- Bordeaux dont l'appel d'offre à la concurrence vient d'être relancé.

. Par la fragilisation de l'offre de desserte, avec la disparition progressive des gares intermédiaires (60 % ont disparu entre Nantes et Bordeaux), des gares pourtant utiles pour désengorger le trafic automobile et réduire l'émission de gaz à effets de serre (CO2). Leur réhabilitation en halte ferroviaire exigerait des investissements assumés par exemple entre La Roche s/Yon et La Rochelle (16 gares sur 18 ont été fermées) alors que le besoin est clairement identifié pour une desserte attendue et structurante de Marans, Andilly et de l'agglomération rochelaise, comme Dompierre sur mer, par exemple.

. Par une offre de transport morcelée et limitée à la desserte de Nantes et Bordeaux pour l'intercity sans prolongement vers Quimper ou vers Nice, comme c'était le cas il y a 20 ans, qui nous prive de l'opportunité des regrettés trains de nuit qui y étaient associés

. Par l'évolution de l'offre tarifaire : 3 augmentations de 5% en 1 an pour les billets TER, quand d'autres régions comme Centre Val de Loire font le choix de la gratuité pour les jeunes, et également, une remise en cause de la stabilité des tarifs par l'ouverture des mises en concurrence à tous les niveaux.

En outre, la société privée « Le Train » qui a fait de gros investissements pour concurrencer l'intercity Nantes-Bordeaux par une liaison via Poitiers entend bien les rentabiliser sur le prix des billets !

A quoi servent ces investissements si, demain, il y a moins de train pour les voyageurs ? Quelle politique incitative pour que le train soit une vraie alternative à la voiture ? La nouvelle gare financée avec 40 millions d'euros d'argent public serait-elle un simple outil de prestige et d'attractivité ? Ou encore un outil public mis à disposition des

opérateurs privés qui seront chargés, demain, de l'exploitation du ferroviaire sur cette ligne ?

Avec l'espoir très limité que la rénovation et la mise en accessibilité de ce bel édifice apaise la colère, le sentiment de relégation et de maltraitance des usagers exténués par les retards, les annulations, les travaux, les augmentations tarifaires et les difficultés à voyager avec un vélo !

Katia Bourdin Conseillère régionale Nouvelle Aquitaine

Océane Mariel Conseillère municipale et communautaire La Rochelle

JM Soubeste Conseiller départemental Charente Maritime